

Dr. sc. Vilma Pezelj i Ljuba Barun: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova ...
Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 44, 2/2007., str. 217.-239.

Dr. sc. Vilma Pezelj, viša asistentica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu
Ljuba Barun, studentica IV. god.
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA U DALMATINSKOM STATUTARNOM PRAVU

UDK: 347.79 (497.5) (091)

Primljeno: 01. 03. 2007.

Izvorni znanstveni rad

Autori analiziraju osnovne oblike ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova u dalmatinskom statutarnom pravu, te obveze i odgovornost prijevoznika i naručitelja prijevoza. Brojnost statutarnih odredbi posvećenih ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova govori o značaju pomorstva i pomorske trgovine, kao i o relativnoj razvijenosti statutarnog obveznog prava.

Iako glede forme ugovora o iskorištavanju brodova statuti nisu zauzimali jedinstveno stajalište, stranke su redovito sastavljale javnu ispravu.

Odredbe o prijevozu putnika u dalmatinskom statutarnom pravu su malobrojne, budući da su jedini putnici bili trgovci i hodočasnici koji su bili dužni doprinositi uspješnosti plovidbenog pothvata, iako u njemu nisu neposredno sudjelovali.

Ključne riječi: *iskorištavanje broda, zakup broda, prijevoz putnika, dalmatinsko statutarno pravo, srednjovjekovno pomorsko pravo.*

1. OPĆE ODREDBE

Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova zaseban su dio pomorskog prava. Pri iskorištavanju broda javljaju se različiti pravni odnosi u vezi s plovidbom i prijevozom. U pravilu su to odnosi između onoga tko iskorištava brod za sebe, i trećih osoba, s kojima ulazi u odnose tijekom plovidbe.

Vrši li se iskorištavanje broda za drugoga, javljat će se uz odnose prema trećim osobama još i odnosi između samih sudionika iskorištavanja, prijevoznika i naručitelja prijevoza ili između više njih.

Uži pojam prijevoza obuhvaća samo tradicionalnu djelatnost prijevoza stvari ili putnika.

Osim predmeta prijevoza, druga osnovica podjele ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova je učešće stranaka.¹ Pitanje uloge sudionika kod ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova pojavilo se već u rimskom pravu kada je za odnose proistekle iz tih ugovora bila dozvoljena *actio exercitoria* putem koje je

¹ KATIČIĆ 12.

ustanovljena odgovornost *exercitora* za obveze koje počinu osobe postavljene za zapovjednika broda u vezi s poslovanjem broda.² *Exercitor navis* je brodar odnosno prijevoznik tj. stranka koja organizira plovidbeni pothvat, snosi sve koristi i štete od davanja broda; *magister navis* je zapovjednik broda.³

U srednjem su se vijeku na području cijelog Jadrana svi pravni odnosi vezali za rimsko pravo s tendencijom poprimanja svih karakteristika današnjih ugovora o iskorištavanju brodova.⁴ Po odredbama rimskog prava, ukoliko je sam brodovlasnik koristio brod, ugovor je imao obilježja *locatio conductio operis*. Ukoliko je brodovlasnik iznajmio svoj brod bez posade, radilo se o *locatio conductio rei*. Ukoliko bi brod bio iznajmljen s posadom, problem nije bio u potpunosti riješen obzirom na kompleksnu prirodu ugovora. U slučajevima gdje su se miješali elementi obaju ugovora bila je dozvoljena *actio in factum*.⁵

Iako je dalmatinsko statutarno pravo poznavalo osnovne ugovorne oblike koji su i danas prisutni u poslovima vezanim uz iskorištavanje broda,⁶ statutarne odredbe nisu tako razgranate kao što su suvremene,⁷ što ponekad rezultira teškoćama kod definiranja njihove pravne prirode.⁸

Statutarnim se odredbama moglo utvrditi različite načine iskorištavanja broda, uz plaćanje određene svote novca, brodarine, odnosno vozarine, zvane "*naulum*".⁹

² ŠARAC (2004.) 788.; HUVELIN 160.

³ KATIČIĆ 14; POMORSKA ENCIKLOPEDIJA I, 531.

⁴ HUVELIN 90.-91.

⁵ CASSANDRO 141.

⁶ CVITANIĆ (2002.) 473, 533, 737; BRAJKOVIĆ 175; JAKAŠA (1963.) 1240.

⁷ Dvije su osnovne skupine ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova: ugovori o pomorskom plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda. Temeljni je kriterij za njihovu podjelu pravna priroda ugovora. Dok su ugovori o plovidbenim poslovima ugovori o djelu, ugovori o zakupu su ugovori o uporabi stvari. Iz pravne prirode ugovora o plovidbenim poslovima i ugovora o zakupu proizlazi i kvalifikacija stranaka koje se nalaze na strani broda.

Kod ugovora o pomorskim plovidbenim poslovima osoba koja nastupa na strani broda je prijevoznik. Prema stajalištu čl. 5. toč. 40 novog Pomorskog zakonika RH (stupio na snagu 29. prosinca 2004.) prijevoznik se definira kao vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza. Prijevoznik je gospodarskopravni pojam i označava isključivo stranku iz ugovora o prijevozu stvari, dok je brodar pomorskopravni pojam i obuhvaća osobu koja je nositelj broderske djelatnosti u najširem smislu. PAVIC (2002.) 84.

Brodar sklapanjem ugovora o prijevozu stvari stječe svojstvo prijevoznika.

Prijevoznikov sukontraht kod plovidbenih ugovora je naručitelj prijevoza (osim kod ugovora o prijevozu putnika, kada se naziva putnik). Kod zakupa je to brodovlasnik, jer se tim ugovorom određenoj osobi daje brod na upotrebu, a to može samo brodovlasnik, odnosno korisnik broda. Brodovlasnikov sukontraht iz ugovora o zakupu je zakupoprimatelj, što proizlazi i iz načela građanskog prava.

U ugovore o (pomorskom) plovidbenom poslu ubrajaju se ugovori o prijevozu stvari morem (brodarski i pomorsko-prijevoznčki), ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju, odnosno potiskivanju, te ugovori koji se odnose na druge pomorske plovidbene poslove.

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu. (Stranke se nazivaju prijevoznik i putnik, a ne naručitelj prijevoza).

Ugovorom o zakupu broda zakupodavatelj daje zakupoprimatelju određeni brod na uporabu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti. Pomorska plovidbena djelatnost najčešće obuhvaća prijevoz stvari i putnika.

GRABOVAC (2003.) 166; (2005.) 73 i dalje; BOLANČA 484.

⁸ BRAJKOVIĆ 175; BONOLIS 311; CASSANDRO 141.

Po odredbama Splitskog statuta brodovlasnik je mogao dati brod u zakup za određenu zakupninu ili se sam obvezivao prevesti neku robu do određene luke.¹⁰ Isti statut regulira i uporabni oblik ugovora o zakupu broda po kojem je brod mogao biti dan u zakup sa posadom i opremom ili bez nje.¹¹ Kod uporabnog tipa ugovora o zakupu brodovlasnik ustupa brod u zakup za određeno vrijeme ili za određeno putovanje bez posade i opreme ili sa posadom i opremom broda. Kod prijevoznog tipa ugovora o zakupu brod se davao u zakup u prijevozne svrhe za određeno vrijeme, odnosno određeno putovanje, bez posade i opreme ili sa posadom i opremom, pri čemu se posebno pazilo na odgovarajuće naoružanje.

2.

Budući da je bogatstvo srednjovjekovnih komuna izravno ovisilo od učinka pomorske trgovine, komunalne su vlasti željele tu značajnu djelatnost zadržati pod svojim nadzorom. Na poseban je način intervencija države u sferi ugovaranja vidljiva iz odredbi Dubrovačkog statuta koja dubrovačkim građanima zabranjuje sklapanje ugovora o zakupu stranih brodova. Nadalje, zabranjena je prodaja ili davanje u najam broda sa više od tri vesla Slavenima.¹² 1316. godine određeno je da se lađe (barke) ne smiju dati u najam osobama iz Cavtata ili drugima koji nisu Dubrovčani pod prijetnjom kazne od 10 perpera.¹³ Osim u statutima, protekcionističke su se odredbe o zabrani uzimanja u zakup stranih brodova nalazile i u matrikulama pomorskih bratovština.¹⁴

Komunalne su vlasti često predviđale smjer kretanja i vrijeme prolaska brodova, posebice s teretom soli, žita itd. Navedeni su proizvodi uslijed njihove važnosti u opskrbi komunalnog stanovništva nerijetko bili predmetom strogog nadzora komunalne vlasti, te se ponekad i sama komuna javlja kao jedan od kontrahenata.¹⁵

Tako npr. 7. studenoga 1326. kotorska općina sklapa ugovor s Grisogonom iz Zadra po kojem se on obvezuje dovesti sa zadarskih otoka u Kotor tijekom mjeseca svibnja 500 modija soli po kotorskoj mjeri od 33 velika mletačka perpera po centenaru soli. Općina je dužna iskrcati sol u roku od 5 dana od pristajanja lađe i isplatiti Grisogonu 12 perpera u srebru ili u vosku. Stranka koja se ne bi

⁹ "Naulum" potječe od grčke riječi "naulon" koja označava brodarinu, vozarinu.

Usp. LEXICON LATINITATIS IV, 757.; CVITANIĆ (2002.) 737, n. 45; VIDOVIĆ 315.

¹⁰ Splitski statut VI, 34.; BRAJKOVIĆ 175.; MIJAN (2004. A) 343.

¹¹ Splitski statut III, 90.; JAKAŠA (1963.) 1240.

¹² Dubrovački statut VI, 66, 67. Usp. BRAJKOVIĆ 184; ŠARAC (1995.) 96.

¹³ *Liber omnium reformationum IX* – Knjiga svih reformacija IX u MARINOVIĆ 423.

¹⁴ Čl. 13. matrikule mornarske bratovštine u Splitu zabranjuje uzimanje na iskorištavanje stranog broda ako je moguće uzeti brod iz splitske luke. Ta se odredba dovodi u vezu sa odredbom IV, 119 Splitskog statuta: "Vesla i brodska užad koja pripadaju komuni ne smiju se posuđivati".

BRAJKOVIĆ 186, CVITANIĆ (1963.) 175, 256.

Detaljnije o srednjovjekovnim bratovštinama vidi: BENYOVSKI 137-160; ČORALIĆ 88-96.

¹⁵ RAUKAR 1980.-1981., 197-198.

*pridržavala ovog ugovora potpada pod kaznu od 200 velikih mletačkih perpera. O ovome ugovoru sačinjene su dvije istovjetne isprave.*¹⁶

*Iste godine, 4. prosinca, kotorska općina sklapa ugovor sa Zadraninom Franciscom Fumadi kojim se on obvezuje dovesti u Kotor tijekom srpnja 3 milijara soli po kotorskoj mjeri uz cijenu od 35 velikih mletačkih perpera po centenaru. Polovicu cijene će općina isplatiti pri istovaru, a drugu polovicu na blagdan sv. Dimitrija i to u mletačkim grošima ako ih bude imala, a inače u srebru. Ako općina bude u ratu ili ako od ukupne ugovorene količine soli bude nedostajalo do 400 modija stranke neće platiti kaznu. U ostalim slučajevima prekršitelji ugovora podliježu kazni od 100 velikih mletačkih perpera po milijaru. Ugovor je načinjen u dva istovjetna primjerka*¹⁷

Nerijetko su komune posjedovale vlastito brodogradništvo za potrebe komunalne trgovine, koje su mogli zakupiti i ostali građani ukoliko nije bilo privatnih poduzetničkih poslova ili u slučaju nesigurnosti plovidbe.¹⁸

Specifična su pravila o zakupu broda vrijedila u vrijeme berbe grožđa, o čemu posebne odredbe donose Dubrovački, Zadarski i Splitski statut.¹⁹ Po odredbama Dubrovačkog statuta rizik za barke koje prevoze vino u vrijeme berbe grožđa snose brodovlasnici.²⁰ Zakupoprimalac ima pravo dati barke u podzakup do blagdana sv. Mihaela (29. IX). Ako bi netko unajmio neki brod za berbu grožđa u određenom mjestu ili za određenu luku, pa bi s tog mjesta pošao na drugo mjesto ili luku i trgao drugdje, morao je platiti najam za dva putovanja. Dvostruka bi se najamnina plaćala i u slučaju kada bi netko prekrcavao vino iz jedne barke u drugu. Ako netko ne bi mogao nakrcati brod u vrijeme berbe grožđa pa primi na brod vino drugoga, sva vozarina za drugo vino pripada patrunu toga broda.

*Višestruko povećanje zakupnine u razdoblju berbe grožđa vidljivo je iz ugovora od 19. lipnja 1281. kojim Elias Graycus iz Ulcinja potvrđuje primitak u zakup barke Radoste de Dobreno iz Dubrovnika “cum consuetudine Ragusii” i obvezuje se plaćati za zakupninu 3 solida velikih mletačkih denara i 8 groša. Ujedno izjavljuje da će se, ukoliko ne vrati barku do vremena berbe grožđa (tempore vindemiarum), zakupnina u tom razdoblju povećati na iznos od 30 solida velikih denara*²¹

Po odredbama Zadarskog statuta brodice za berbu trebale su biti procijenjene od strane pomorskih sudaca, te se prema sudačkoj procjeni određivala brodarina koja je iznosila dva denara po svakome modiju.²² Brodovlasnici brodice

¹⁶ KOTORSKI SPOMENICI I, 1951., 168/71.

¹⁷ KOTORSKI SPOMENICI I, 1951., 222/87.

¹⁸ Davanje u zakup općinske lađe spominje se u zapisniku splitskog Velikog vijeća od 11. listopada 1358., a 14. listopada iste godine Veliko vijeće ustupa putem dražbe Dujmu Marinovu pravo prijevoza općinskom lađom za sljedećih pet godina za 100 libara, od kojih će nakon druge godine platiti općini 40 libara, a zatim svake godine po 20 libara. STIPIŠIĆ - ŠAMŠALOVIĆ 163, 164./98.

¹⁹ Dubrovački statut VII, 59; ŠARAC (1995.) 94.

Zadarski statut IV, 80-83; BEUC 696; MIJAN (2004. B) 155.

Splitski statut VI, 16; MIJAN (2004. A) 343.

²⁰ Dubrovački statut VII, 59, 62, 64, 65, 66. MARINOVIĆ 219-221.

²¹ Debita notariae I, fol. 59a u ČREMOŠNIK (1939.) 52/51.

unajmljene za berbu grožđa koje zbog nevremena pristanu izvan Zadra nisu morali plaćati mornare za dane u kojima brodicica nije plovila zbog nevremena.²³ Mornari koji su brodicama natovarenima grožđem pristajali u luku nakon zalaza sunca bili su dužni iskrcati teret uz statutom propisanu plaću,²⁴ a statut je odredio i način i oblik opreme brodice košarama prema njenoj nosivosti.²⁵

Splitski statut normira upotrebu lađa u berbi grožđa u odredbi koja po sadržaju odgovara onoj Zadarskog statuta o načinu i obliku plaćanja mornara koji su brodicama što su bile natovarene grožđem pristajali u luku nakon zalaza sunca.²⁶ Mornari nisu smjeli napustiti brodicu po pristanku dok je nisu iskricali, a svi su morali imati doličnu večeru i točno određenu plaću.

3.

Iako pismena forma ugovora o zakupu broda nije u svim komunama imala dispozitivni značaj, stranke su o ugovorima redovito sastavljale javnu ispravu.²⁷

Pismena je forma bila obvezna u Dubrovniku.²⁸ Običaj pismenog bilježenja ugovora u brodske dnevnike potječe iz bizantskoga prava koje se i nakon prestanka bizantske vlasti u Dubrovniku nastavilo primjenjivati. Donošenjem Dubrovačkog statuta 1272. godine stari su pomorski običaji recipirani i ozakonjeni. Osim upisa u brodski registar, sastavni dio obvezne forme zaključenja ugovora o zakupu broda bilo je polaganje određene svote novca. U slučaju polaganja jednoga folara nije se radilo o pravoj kapari, nego isključivo o obvezatnoj formi zaključenja pravnog posla, koji se nije mogao više raskinuti.²⁹

Razvojem pomorskog prometa dolazi do ublažavanja strogosti forme i uvođenja kapare veće od jednog folara, koja postupno dobiva značajke prave kapare, iako se još ne može govoriti o kapari u smislu Justinijanova i modernog prava zbog nemogućnosti da obje strane ravnopravno odustanu od ugovora.³⁰ Hvarski i Zadarski statut ne donose izričite odredbe o formi ugovora.³¹ Splitski i Trogirski statut donose generalnu odredbu po kojoj je za perfektuiranje ugovora vrednijih od dvadeset libara obvezatna javna isprava.³² Šibenski statut za ugovore o pokretninama preko 25 libara traži isključivo javnu ispravu.³³

²² Zadarski statut IV, 82. Usp. BEUC 696; MIJAN (2004. B) 155.

²³ Zadarski statut IV, 80.

²⁴ Zadarski statut IV, 81.

²⁵ Zadarski statut IV, 83.

²⁶ Splitski statut VI, 16.; MIJAN (2004. A) 343.

²⁷ BONOLIS 311-317.

²⁸ Dubrovački statut VII, 8. Taj statut (VII, 1) dopušta sklapanje ugovora davanjem kapare od jednog folara u nazočnosti brodske pisara. Usp. MARGETIĆ (1997.) 259-260; ŠARAC (1995.) 96-100; BONOLIS 312.

Osim u Dubrovniku, pismena je forma bila kao obvezatna propisana i Krčkim statutom III, 61.

²⁹ MARGETIĆ (1993.) 21, 93.

³⁰ ŠARAC (1995.) 99, 103.

³¹ Hvarski statut (V, 15) u pomorskopравnim sporovima dopušta u pomanjkanju javne isprave dokazivanje pomoću vjerodostojnih svjedoka. Zadarski statut (IV, 20) dopušta za ugovor o zakupu broda nosivosti do sto milijara alternativno javnobilježničku ispravu ili nazočnost dvojice svjedoka.

Usp. CVITANIĆ (2002.) 474; KASANDRIĆ 68; BEUC 684.

Ugovore o iskorištavanju brodova brodski je pisar bio dužan upisati u brodsku knjigu unoseći pri tome imena ugovornih stranaka (ukoliko brod nije imao imena, bio bi označavan imenom svog vlasnika ili zapovjednika), vrijeme potrebno za ukrcaj (*dies cargatorii*) i iskrcaj tereta, količina i naziv tereta i cijena prijevoza – *naulum*, te eventualna dobit zapovjednika i posade broda u tom poslu.³⁴ Lijep primjer ugovora o najmu broda u kojima su prisutni svi značajni elementi ugovora je onaj od 30. siječnja 1297. *Lucarus Muti i Pasqua de Čodi sklopili su ugovor o najmu barke Bartholomea Sabadina koja se nalazi u dubrovačkoj luci. Njemu će predati 18 milijara kože i ostalu robu koju su dužni ukrcati tijekom sljedećih 8 dana i prevesti je u Veneciju. Najam će biti isplaćen u iznosu od 2 perepera po milijaru, a na brodu će ukupno biti 5 ljudi.*³⁵

9. veljače 1300. *Theodosius Alberti iz Splita sklopio je ugovor o zakupu barkocija "Sveti Stefan" sa Ramundom de Marino sa Hvara. Ramundus je dužan sa rečenim barkocijem preuzeti 200 salma soli u Draču u roku od 8 dana i prevesti je u Neretvu (Flumen Narenti). Theodosius je dužan platiti 4 i pol libre velikih solida u roku od osam dana od prispjeća soli. Ako ne stignu primiti u barkocij spomenutih 200 salma soli moraju to srazmjerno uračunati u cijenu, a u slučaju da prime više (od ugovorenog), ugovor se ne mijenja. Stranka koja ne bude poštivala odredbe ugovora, potpada pod ugovornu kaznu od 50 perpera u korist stranke koja je poštivala ugovor.*³⁶

Kopiju ugovora pisar je uručivao objema strankama, iz čega se tijekom vremena razvila brodska isprava "*charter party*".³⁷ Tako se npr. u ispravama često izričito navodi da su sačinjene dvije istovrsne isprave i podijeljene strankama.³⁸

Sva je ukrcana roba morala biti upisana u brodsku knjigu. Brodski je pisar bio dužan trgovcima dati detaljan popis njihove robe "*in scriptis*". Popisom robe raspolagao je i parun kao dokaznim sredstvom, te on nije bio dostupan trgovcima.³⁹ U toj su ispravi prisutni začetci današnje teretnice koja samostalan pravni značaj dobiva u razdoblju kada trgovci više ne putuju zajedno s robom.⁴⁰ Taj je primitivni oblik teretnice sadržavao: ime vlasnika tereta, popis robe, njene oznake, težinu i količinu. Ako bi teretnica služila kao isprava putem koje se roba

³² Splitski statut III, 17; Trogirski statut I, 47. Usp. BERKET 66.

³³ Šibenski statut IV, 41.

³⁴ BRAJKOVIĆ 177; CVITANIĆ (2002.) 737.

³⁵ *Diversa cancellariae* III, f. 95 u SPISI III 1054/330.

³⁶ *Praecepta rectoris* II, fol. 23 u SPISI IV 143/50.

³⁷ Čarter partije (eng. *charter party*) su isprave o ugovorima o prijevozu stvari. Naziv im potječe od lat. *charta partita*, *charta divisa* jer se prije običavalo ugovor nepravilnim zupčastim rezom podijeliti u dva dijela, od kojih bi svaka strana dobila po jedan, što je na određitu uspoređenjem obaju dijelova omogućavalo utvrđivanje legitimacije primatelja.

Najvažniji su dijelovi čarter partije vrsta tereta i područje plovidbe.

POMORSKA ENCIKLOPEDIJA II, 6; BRAJKOVIĆ 177; JAKAŠA (1979.) 176, (1980.) 61; RIPERT II, 1437.; BRUNETTI III, 404; TETLEY (2004.) 24.

³⁸ *Praecepta rectoris* II, fol. 31 u SPISI IV 194/62; 79/37.

KOTORSKI SPOMENICI I 168/71, 222/87.

³⁹ BONOLIS 204, BRUNETTI 166.

primatelju isporučivala, onda je sadržavala datum njena sastavljanja, odnosno datum utovara, ime vlasnika tereta, ime brodovlasnika i njegova zapovjednika, oznaku prevožene robe, iznos zakupnine, te ime i adresu primatelja.⁴¹

4.

Različiti oblici ugovora o iskorištavanju broda u praksi su se ispreplitali sa srodnim pomorskim institutima, npr. ugovorom o koleganciji.⁴²

24. listopada 1299. *Martinus de Deo Taleua de Cerneta*, građanin Ankone, sklopio je ugovor o zakupu broda (*lignum seu asserium*) *Marthola de Culena* iz Dubrovnika. U spomenuti je brod dužan ukrcati 30 centenarija soli izmjerene u Draču, koju je *Martholus* dužan prevesti svojim brodom na svoj rizik u Trsat i doznačiti je vlasniku soli *Martinusu* ili njegovu zastupniku. Nakon iskrcaja, *Martinus* ili njegov zastupnik dužan je platiti 20 denara za 30 centenarija soli.

Ako dio soli bude nedostajao zbog više sile (kako od mora i neba tako i kao posljedica izbacivanja u more – *tam per fortunam maris et celi, quam per balnationem...*) to će se obračunati prilikom plaćanja. *Martolus* ne smije mijenjati put, osim u slučaju više sile, a dužan je vratiti se rečenim brodom u roku od 8 dana.

Martinus se obvezuje braniti ga od svih osoba kao i u slučaju represalija, a o ugovoru su sastavljene dvije istovjetne isprave i uručene objema strankama.⁴³

30. listopada *Martholus de Culena* i *Luboe de Volcassi* obvezuju se prevesti sol *Alexia* iz Drača u Trsat njegovim brodom koji se nalazi u dubrovačkoj luci kao zastupnici *Martinusa* iz Ancone. Ujedno se obvezuju i jamče osobno i svojom imovinom braniti i osiguravati brod sa svim pripacima od Omišana (de

⁴⁰ Teretnica je isprava kojom prijevoznik potvrđuje da je primio na brod stanovitu robu radi prijevoza morem i obvezuje se da tu robu na odredištu izruči osobi označenoj u teretnici i uz uvjete navedene u teretnici. Služi kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu.

Pomoću nje se ne sklapa ugovor, jer se ona izdaje nakon što je prijevoznik primio robu na prijevoz. POMORSKA ENCIKLOPEDIJA VIII, 119; TETLEY (2004.) 12.; GRABOVAC (2005.) 89.

Većina autora tragove teretnice nalaze još u rimskom pravu. BRAJKOVIĆ (1989.) 119; SCORZA 2; JAKAŠA (1983.) 157. Suprotno MANARA 194.

Jakaša drži nedvojbenim da primjerak isprave iz rimskog doba (engleski prijevod u HARRIS, 28) u potpunosti po svom sadržaju odgovara suvremenoj teretnici.

O načinu pisanja brodskih tovarnih listova govori Julije Balović u svom poznatom priručniku *Pratichae schrivaneschae*, Venezia, 1693. ŠIMUNKOVIĆ 20/69-74.

Usp. Statut R. Zena 1255., cap. 42., Statut Ancone 1397., cap. 15.

Najstariji zakonski tekst koji sadrži formalne propise o teretnici je švedski Pomorski zakon Karla XI iz 1667.

⁴¹ BRAJKOVIĆ 179.

⁴² BRAJKOVIĆ 180. Splitski statut, VI, 17: "O onome koji je dao brod (na iskorištavanje) na dio dobiti"; Skradinski statut, cap. 24: "*si aliquis dederit suam navem vel barcam alicui, vel aliquibus pro parte lucri, vel lignorum, vel alicuius rei...*" – "ako tko dade svoj brod ili lađu nekome ili nekima (na iskorištavanje) za dio dobiti (u novcu) ili drvima ili (za) (neke) druge stvari, ..."

Preveo: BIRIN 196.

⁴³ Praisepta rectoris II, fol. 14' u SDK IV, 78/36.

hominibus seu piratis Dalmisanis). Ukoliko brod bude uzapćen od Omišana, Martholus i Luboe obvezuju se isplatiti brodovlasniku 20 libara velikih denara. Nakon što prevezu sol, obvezuju se vratiti iz Trsata u Dubrovnik i predati Alexiu brod sa svim pripacima bez ikakve tužbe. Od ukupnog iznosa brodarine trećina pripada Martholusu i Lubou a dvije trećine brodovlasniku Alexiu.

Martholus i Luboe obvezuju se i jamče osobno i ukupnom imovinom nadoknaditi štetu u slučaju da brod bude podvrgnut represalijama⁴⁴ ili na putovanju naiđe na kakve druge zapreke koje se tiču Martholusovih i Luboovih dugova ili obveza, tako da ona ne pogodi brod. Ujedno se obvezuju ići izravno iz Trsata u Dubrovnik.⁴⁵

Obveze brodovlasnika (brodara) iz ugovora o iskorištavanju broda podudaraju se općenito sa funkcijama paruna.⁴⁶ Prvenstvena dužnost sastoji se u osiguranju plovnosti broda, odnosno u držanju brodova spremnima za plovidbu.⁴⁷ Komunalne su vlasti mogle primorati brodovlasnika da opremi brod u skladu sa ugovorom, posebice glede dužnosti naoružanja broda u skladu sa statutarnim propisima.⁴⁸ Ukrcaj i slaganje robe također su podlijegele nadzoru komunalnih vlasti, a iskrcaj robe s broda bilo je potrebno obaviti u određenom roku pod prijetnjom kazne koja se imala doznačiti komuni.⁴⁹

30. rujna 1367. Cranac Martinich iz Dubrovnika, stanovnik Neretve, unajmio je (conduxit) barkozij Helie Martini iz Splita za uvoz soli u Neretvu po cijeni od 9 zlatnih dukata u zlatu po šibenskom centenaru soli. Helias će boraviti u Neretvi 8 dana tijekom kojih će mu Cranac isplatiti 20 dukata pod prijetnjom kazne od jednog dukata za svaki dan čekanja.⁵⁰

Istoga dana spomenuti Cranac unajmljuje i barkozij Tolina Milogosticha iz Splita za 9 zlatnih dukata u zlatu po šibenskom centenaru soli. Tolinus je dužan dovesti sol u Neretvu u roku od 8 dana tijekom kojih mu je Cranac dužan isplatiti brodarinu pod prijetnjom kazne od jednog dukata za svaki dan zadržavanja

⁴⁴ *represaglia, repressalia, f., repressaliae, plur., f., repressalia plur., n.* - odmazda, utjerivanje duga silom; LEXICON LATINITATIS VI, 996.; MAŽURANIĆ II, 1242.; CVITANIĆ (2002.) 715-722; DANILOVIĆ 275-295; BESTA 40; ROBERTI 168-171.

⁴⁵ Praecepta rectoris II, fol. 15. u SDK IV, 79/37.

⁴⁶ LEXICON LATINITATIS V, 821.; VIDOVIĆ 343; POMORSKA ENCIKLOPEDIJA VI, 66.

Parun je u većini slučajeva istodobno označavao brodovlasnika i zapovjednika. Pojavom davanja brodova u zakup i zakupnik dobiva naziv parun, pa bismo ga upotrebljavajući suvremenu terminologiju mogli nazvati brodarom.

O funkcijama paruna detaljnije vidi BRAJKOVIĆ 143.

U suvremenom pravu prijevoznik (brodovlasnik, brodar) ima dvije glavne obveze: osposobljavanje broda za plovidbu, te briga o očuvanju tereta u ispravnom stanju.

GRABOVAC (2005.) 115, BOLANČA 484.

⁴⁷ Kotorški statut, cap. 378; Dubrovački statut, VII, 1; Hvarski statut, V, 1; Splitski statut VI, 45; Zadarski statut, IV, 74. Usp. *Nomos rhodion nauticos* III, 11.

BRAJKOVIĆ 144; KOSTRENCIĆ 889; CVITANIĆ (2002.) 737.

⁴⁸ Dubrovački statut VII, 8.; Zadarski statut, IV, 5-12; Rapski statut III, 25.

Usp. statut R. Zena 1255, cap. 27-30; Statut Tiepola, cap. 8 i 9.

BEUC 682; MIJAN (2004. B) 113; PREDELLI – SACERDOTI 131; INCHIOSTRI 332; BARTULOVIĆ 138.

⁴⁹ Dubrovački statut VII, 9, 40.; Zadarski statut IV, 21-30, 36.

⁵⁰ RISMONDO 6/26.

*Ujedno Cranac obećava naknaditi štetu od zlih osoba prilikom ukrcaja i iskrcaja soli.*⁵¹

Brodovlasnik odgovara i za nedostatke opreme broda (brodska oprema kao pripadnost slijedi brod kao glavnu stvar) i snosi rizik uslijed više sile.⁵² Brodovlasnik, odnosno parun je odgovarao ako bi roba bila nepravilno ukrkana i raspoređena na brodu, a posebno ako bi na palubi bila smještena roba koja se nije prevozila u sanducima.⁵³ Ako u brod ne bi bio ukrkan dio robe, ili sva roba naručitelja prijevoza, parun je morao nadoknaditi štetu čiju su visinu određivali knez i većina članova Maloga vijeća.⁵⁴

Roba predana na prijevoz nalazila se *“in custodia patronorum”*.⁵⁵ Najjasnije je načelo odgovornosti brodovlasnika za preuzetu robu izraženo u Zadarskom statutu.⁵⁶ Brodovlasnik se mogao osloboditi odgovornosti u četiri slučaja: ako je roba uništena nasiljem, požarom, nevremenom ili je izbačena izvan broda (pomorski jactus).

Dubrovački statut, za razliku od Zadarskoga, Krčkoga i Splitskoga⁵⁷ ne sadrži odredbe o odgovornosti brodovlasnika za preuzetu robu. Kako ni bizantski Rodski pomorski zakon ne sadrži posebne odredbe o odgovornosti brodovlasnika, Margetić drži navedeno dokazom povezanosti dubrovačkog i bizantskog pomorskog prava.

U određenim je slučajevima za štete na prevoženoj robi odgovaralo i brodsko osoblje, osobito mornari u statusu *ad partem* koji su smatrani sudionicima pomorskog pothvata, pa su jamčili zajedno s brodovlasnikom za štetu ili manjak robe. Od ove su odgovornosti parun i mornari mogli biti oslobođeni ako bi dokazali da je do štete došlo u slučaju više sile.⁵⁸

*1353. u Zadru Tadija pok. Rolanda iz Ferrare, stanovnik Zadra, imenuje Damjana pok. Zanočija iz Šibenika svojim zastupnikom i daje mu punomoć da potražuje vino, kao i neka pokretna dobra od mornara koji su oštetili ili otuđili robu koju su mu prevozili.*⁵⁹

Ako bi pri iskrcaju bilo manje robe nego je zapisao brodski pisar, mornari *ad marinariciam* nisu bili obvezni sudjelovati u naknadi štete oštećenim trgovcima, pa su u tom slučaju parun, naukler⁶⁰ i suprapozit⁶¹ solidarno odgovarali do visine uloga u taj brod.⁶²

⁵¹ RISMUNDO 17/32.

⁵² TSP IV 68/203-206.

⁵³ Dubrovački statut VII, 9.

⁵⁴ Tako je 14. srpnja 1283. izbio spor oko žita između Guillelmusa Bonus i Jacobusa Grapillia u kojem je presuđeno u korist Jacobusa koji je morao kao ortak dobiti šestinu od 350 salmi žita – kako je bilo dogovoreno – a ne od 222 salme koliko je dovezeno.

Testamenta I, fol. 23'-24' u SDK II 1336/370.

⁵⁵ BONOLIS 341; HUVELIN 122.

⁵⁶ MARGETIĆ (1993.) 93.

Zadarski statut IV, 21. Usp. Statut R. Zena 1255., cap. 51; Statut J. Tiepola 1229., cap. 17.

⁵⁷ Krčki statut III, 62; Splitski statut VI, 63.

⁵⁸ KOSTRENCIĆ (1914.) 890; MARGETIĆ (1993.) 93-94.

⁵⁹ SZB IV 148/245.

Parun je bio dužan voditi brod putem određenim ugovorom o iskorištavanju broda. Skretanje s puta (devijacija) bilo je dozvoljeno samo u slučaju više sile).⁶³

5.

Primarna je dužnost naručitelja prijevoza platiti *naulum* prema ugovoru.⁶⁴ Najčešće prije⁶⁵ nego iskrca robu s broda, osim ako bi dao odgovarajući zalog, ali i u tom slučaju u relativno kratkom roku jer bi inače zalog ostajao brodovlasniku, odnosno parunu.⁶⁶ Budući da je brodovlasnik imao *ius retentionis* i *ius distrahendi*, ako se *naulum* ne bi odmah isplatio ili se ne bi dao odgovarajući zalog, brodovlasnik je bio ovlašten namiriti se zadržavanjem količine robe koja odgovara visini *nauluma*.⁶⁷

Po odredbama Dubrovačkog statuta zakupoprimalatelj broda snosi sav rizik pomorskog pothvata u slučaju zakupa broda bez mornara, osim ako međusobno drugačije ugovore.⁶⁸

Ugovor o zakupu broda prestajao je u slučaju više sile i nepredviđenih okolnosti ili pak ukoliko brod nije bio opremljen sukladno ugovoru.⁶⁹ Kao primjer može se navesti slučaj smrti zakupoprimalatelja prije ukrcaja tereta i

⁶³ LEXICON LATINITATIS IV, 756; VIDOVIĆ 201, 531.

Naulerius je stručna osoba i upravitelj nautičkom službom na brodu odnosno zapovjednik broda. Usp. PEZELJ 132-133.

⁶⁴ LEXICON LATINITATIS VII, 1157.; VIDOVIĆ 537.

Superpositus (*suprapositus*) navis je generalni zamjenik, odnosno zastupnik najčešće brodovlasnika, ali ponekad i nauklera kao neposrednog zapovjednika na brodu.

⁶⁵ Dubrovački statut VII, 6.

⁶⁶ Tako npr. u ugovoru iz 1283. stoji obveza paruna Jacobusa Brusca iz Venecije: “*ego dictus Jacobus debeo ire cum dicto bançono in isto presenti viagio ad fluvium Drini et non cambiare sive mutare viagium.*”

Diversa cancellariae I, f. 124a u ČREMOŠNIK (1932.) 294/103.

U ugovoru o najmu broda iz 1299. izričito se zabranjuje devijacija broda, osim u slučaju više sile.

Praecepta rectoris II, fol. 31 u SPIŠI IV 143/50.

⁶⁴ BONOLIS 333, 336; BRAJKOVIĆ 177-178; CVITANIĆ (1964.) 175.

Dubrovački statut nema odredbi o isplati *nauluma*, te su stranke same određivale vrijeme njegove isplate.

Zadarski statut (IV, 42) propisuje da naručitelj prijevoza, odnosno trgovac mora platiti *naulum* prije nego iskrca robu s broda, ili mora dati primjereni zalog.

Splitski statut (VI, 69) daje brodovlasniku *ius retentionis* i *ius distrahendi* na stvarima predatim na prijevoz i to u vrijednosti robe koja odgovara visini *nauluma*. Naručitelj prijevoza, odnosno trgovac je morao prije iskrcaja robe s broda isplatiti ugovoreni *naulum* ili dati odgovarajući zalog (u tom slučaju morao je u roku od tri dana isplatiti *naulum*, jer je inače gubio zalog).

Trogirski statut (III, 32) propisuje da zakupoprimalatelj nije dužan platiti zakupninu brodovlasniku u vremenu dok je višom silom spriječen isploviti iz luke, budući da za to vrijeme zakupoprimalatelj nije mogao ostvariti dobit.

⁶⁵ Tako primjerice 19. lipnja 1281. *Servius de Ortona* prima unaprijed u ime brodarine (“*pro naulo dicti frumenti*”) 25, 5 unča zlata za prijevoz 732 salme žita u Dubrovnik brodom *Sancta Maria*.

Debata notariae I, fol. 59a u SDK I 544/167.

⁶⁶ Splitski statut VI, 69; Zadarski statut IV, 42.

⁶⁷ Splitski statut VI, 69.

⁶⁸ Dubrovački statut VII, 59.

davanja kapare. Ukoliko je već nešto bilo ukrcano na brod, plaćalo se razmjerno vrijednosti robe koja je bila ukrcana.⁷⁰

Naručitelj prijevoza (trgovac, zakupoprimalatelj) nije bio dužan platiti *naulum* ako bi na putu bio opljačkan. Izuzetak od te generalne odredbe su područja poznata po gusarenju ili komune poznate po međusobnom neprijateljstvu, kada je postojao izrazito veliki rizik, pa su tada zakupoprimalitelji snosili štetu. U ugovorima su se ponekad izričito navodila područja poznata po učestalim napadima gusara, npr. područje Trsta i ostalih krajeva Istre.⁷¹

*Tako npr. 3. kolovoza 1289. Damianus de Nona uzima u najam i zakup (ad afflictum et naulum) barku Georgia Gresanni sa svim pripatcima, smještenu u zadarskoj luci za 10 libara malih denara mjesečno. Rizik snosi brodovlasnik-zakupodavatelj, osim za područje Trsta i ostalih krajeva Istre.*⁷²

*Martholus de Culena i Luboe de Volcassi, zastupnici zakupoprimalatelja Martinusa de Deo Taleua de Cerneta iz Ancone iz ugovora o zakupu broda Marthola de Culena iz Dubrovnika obvezuju se, ukoliko brod bude uzapćen od Omišana (de hominibus seu piratis Dalmisanis) isplatiti brodovlasniku 20 libara velikih denara.*⁷³

Naprotiv, naručitelj prijevoza bio je dužan nadoknaditi brodovlasniku štetu ako bi svojom krivnjom prouzročio oštećenje ili propast broda.

Ako bi brodovlasnik nekome dao u zakup brod za plovidbu do određenog mjesta, odnosno za izvršenje određenog posla, a on otputuje brodom na drugo mjesto ili za drugim poslom, te brod propadne ili se ošteti, svu štetu snosi zakupoprimalatelj, osim ako je odstupanje od ugovora posljedica nevremena ili drugih opravdanih razloga.

Tako npr. 16. listopada 1316. Petar Kumplica podnio je tužbu protiv Milete zbog toga što nakon godinu dana nije vratio čamac koji je uzeo u najam uz najamninu od 6 denara na dan. Tužitelj zahtijeva od suda da naredi tuženiku povrat čamca ili umjesto toga 5 velikih solida i najamninu od 9 libara što ukupno iznosi 17 libara.

Tuženik je u zajednici s Ilijom Čele uzeo čamac u najam uz navedeni iznos najamnine zbog skupljanja drva. Došavši u Drvenik, izvukli su čamac na kopno, ali ga je snažna oluja s velikim valovima povukla u more i razbila. Brodić nije bio vezan jer im tužitelj nije dao konop. Mileta i Ilija ponudili su vlasniku brodića vesla i 4 solida najamnine za 8 dana, ali je tužitelj to odbio primiti. Tuženi su predložili svjedoka Marina Valentinova koji je čuo njihovo dozivanje u pomoć.

*14. siječnja 1317. kurija je presudila da tuženik Mileta preda tužitelju Petru vesla i plati mu 4 solida najamnine čamca (za 8 dana), dok se zahtjev za predaju čamca i isplate ostale najamnine odbija.*⁷⁴

-15. ožujka 1317. Mikoja Cure tužio je Iliju ribara zbog toga što je prije četiri godine dao tuženiku u najam čamac uz najamninu od 10 solida mjesečno, te da ga ni u roku od četiri godine nije vratio, a najamninu je platio samo za prvi

⁶⁹ Splitski statut VI, 18; Skradinski statut, cap. 24; Dubrovački statut VII, 8.

⁷⁰ Dubrovački statut VII, 37.

⁷¹ BRAJKOVIĆ (1943.) 116; TSP II 7 i 8 /129; 37/142; TSP III 203-204.

⁷² SZB I 56/125.

⁷³ Praecepta rectoris II, fol. 15 u SDK IV 79/37.

⁷⁴ TSP IV 68/203-206.

mjesec najma. On moli sud da naredi tužniku povrat čamca i plaćanje, što ukupno iznosi 30 libara.

Sud je presudio da tuženik nije dužan isplatiti nikakvu odštetu tužitelju-najmodavcu, budući da je tuženika u Senju zadesilo nevrijeme koje je uništilo navedeni čamac.⁷⁵

Zakupoprimateelj nije odgovarao za oštećenje ili propast broda ako se držao odredaba ugovora. U namjeri da se izbjegnu moguće nedoumice kada se brodom išlo u drugo mjesto ili drugu luku, Dubrovački statut precizira koji se dijelovi dubrovačkoga teritorija smatraju jednim mjestom ili jednom lukom.⁷⁶ Isti statut drži da je brod obavio dva putovanja i kada bi u istoj luci iskrcao dovezeno vino, a zatim ukrcao novo.⁷⁷ Ako bi se dogodilo da zakupoprimateelj ne ukrca na brod svoje vino nego tuđe, sve što bi primio na ime vozarine, morao je predati parunu broda.⁷⁸

Trogirski statut predviđa mogućnost djelomičnog smanjenja zakupnine ukoliko je brod bio spriječen nastaviti plovidbu zbog više sile i to tijekom boravka u luci, ukoliko je uslijed toga pretrpio gubitak i nije ostvario nikakvu dobit.⁷⁹

Naručitelj prijevoza se morao sam pobrinuti za ukrcavanje i iskrcavanje robe po dolasku u luku, jer u slučaju zakašnjenja zbog svoje nemarnosti mora nadoknaditi brodovlasniku, odnosno parunu svu štetu i troškove zbog nepotrebnog zadržavanja.⁸⁰

Po odredbama Dubrovačkog statuta brod se mogao nekome i posuditi tj. dati na besplatnu upotrebu.⁸¹ U tom slučaju odgovornost za propast broda snosi parun. Po odredbama Splitskog statuta brodovlasnik nije bio ništa dužan platiti onome kome je ustupio lađu da mu nasječe drva i luč.⁸²

Hvarski statut naglašava da je dozvoljeno koristiti se brodom isključivo prema njegovoj namjeni uz zabranu korištenja broda “*contra legem*”, kada je predviđena jednaka odgovornost za sve sudionike takvog ponašanja bez obzira na njihovu ulogu u konkretnom plovidbenom pothvatu.⁸³ Nadalje, svatko tko bi samovlasno porinuo u more tuđi brod bio bi kažnjen neovisno od svog društvenog položaja.⁸⁴ Iz odredbi Dubrovačkog i Hvarskog statuta koja propisuje podjelu plijena dobivenog zarobljavanjem neprijateljskog broda proizlazi da je bilo dozvoljeno koristiti se brodom u svrhu zarobljavanja neprijateljskog broda ili plovila.⁸⁵

⁷⁵ TSP IV 78/231-232.

⁷⁶ Dubrovački statut VII, 64.

⁷⁷ Dubrovački statut VII, 65.

⁷⁸ Dubrovački statut VII, 66.

⁷⁹ Trogirski statut III, 32. Usp. RADIĆ 184.

⁸⁰ Zadarski statut IV, 42; Splitski statut VI, 64.

⁸¹ Dubrovački statut VII, 63; Hvarski statut V, 14. Usp. CVITANIĆ (1974.) 108.

⁸² Splitski statut VI, 20. MIJAN (2004. B) 343.

⁸³ Hvarski statut V, 9; Dubrovački statut VII, 54.

⁸⁴ Hvarski statut V, 14.

⁸⁵ Dubrovački statut VII, 35; Hvarski statut V, 8.

6.

Odredbe o prijevozu putnika relativno su malobrojne u našim statutima, budući da su do 17-og stoljeća jedini putnici bili trgovci, koji su pratili svoju robu i hodočasnici.⁸⁶ Na prijevoz putnika negativno je utjecala nesigurnost pomorske plovidbe, što najjasnije ilustrira učestalost oporučivanja onih koji su se odlučili na dalja putovanja.⁸⁷ Tako primjerice 22. travnja 1350. u *Zadru Dimina pok. Bogdana Culeraxa sastavlja oporuku želeći hodočastiti u Rim.*⁸⁸

U zadarskim i dubrovačkim oporukama iz 80-ih i 90-ih godina XIII. st. pojavljuju se legati za sudjelovanje u organiziranim pohodima u Svetu Zemlju.

1296. g. *Koša Saladin u oporuci namjenjuje 300 mletačkih libara vitezu koji će za njegovu dušu otići u Svetu Zemlju.*⁸⁹

1283. *Dubrovačanin Ilija Rastić ostavlja 20 perpera za križarsko-hodočasnički pohod u Svetu Zemlju.*⁹⁰

U godini "crne smrti" i velikog pomora 1348. Dubrovčani često u oporukama ostavljaju novčana sredstva potrebna da neka osoba umjesto njih otiđe za njihovu dušu po oprost u Rim.⁹¹ Ta tzv. zamjenička hodočašća bila su sve do konca srednjeg vijeka prevladavajuća, iako je bilo i osobnih, mada u skromnijem opsegu.

Prema odredbama Dubrovačkog statuta putnici⁹² nemaju ništa zajedničko s brodom niti s robom na njemu, te nisu zainteresirani za uspjeh plovidbenog pothvata, osim za sigurnost vlastite osobe. Izričito se odvajaju od tzv. *communitas navis vel ligni* jer ne sudjeluju u plovidbenom pothvatu pa upravo

⁸⁶ Na Sredozemnom je moru prijevoz putnika bio intenzivniji nego na Atlantskoj obali. Posebice se to odnosilo za vrijeme i neposredno nakon križarskih ratova kada se razvijao prijevoz hodočasnika u Svetu Zemlju. Istočnojadranski dio hrvatskih zemalja nalazio se na putu kojim su prolazile skupine križara što su odlazile u prvi i četvrti križarski rat. Taj prijevoz nije dugo trajao jer su veze s Palestinom uglavnom potpuno prestale.

Procvat prijevoza putnika vezan je uz otkrića novih zemalja, što je postupno uzrokovalo veliku emigraciju iz europskih zemalja. Pored toga su i nesigurnosti pomorske plovidbe bile ublažene.

Uslijed specifičnih ekonomskih i maritimnih razloga prijevoz putnika morem u većem opsegu uglavnom se počeo prakticirati u drugoj polovici 19. st.

JAKAŠA (1984.) I; DWORSKI II.

Različita su stajališta o pravnoj prirodi ugovora o prijevozu putnika i prtljage. Neki autori smatrali su da je riječ o kombinaciji dvaju ugovora: ugovora o djelu i ugovora o zakupu (najmu), smatrajući da brodareva obveza da preveze putnika iz jednog mjesta u drugo proizlazi iz ugovora o djelu, a obveza smještaja putnika u brodsku kabinu iz zakupnog (najamnog) odnosa. Međutim, kada je riječ o prijevozu putnika, ipak se radi o ugovoru "*sui generis*", tj. o posebnoj vrsti ugovora koja zbog svojih specifičnosti zauzima posebno mjesto u okviru ugovora o pomorskim plovidbenim poslovima, a zbog kojih su specifičnosti nastala pravna pravila koja ovaj ugovor odvajaju od ugovora o djelu.

O pravnoj prirodi ugovora o prijevozu putnika više u: BADOVINAC 165, DWORSKY 170.

⁸⁷ RAUKAR (1977. A) 140-141.

⁸⁸ CD XI 454/596.

⁸⁹ SZB I 44/80.

⁹⁰ SDK II 1341/374.

⁹¹ CD XI 344/452, 346/456.

⁹² Pivati od grčke riječi *επιβατης* – *viatores in navi* prolazni su putnici koji putuju brodom uz naplatu pogodene ili određene cijene.

LEXICON LATINITATIS V 859.; KOSTRENIĆ 966.

zato ne sudjeluju ni u eventualnoj dobiti koja može snaći brod na putovanju, donosila ona korist (zarobljenje neprijateljskog broda, ostaci brodoloma, afflatura) ili štete (zajednička havarija).⁹³ Da bi se lakše prehranili udruživali bi se u posebne mensae pivororum.⁹⁴

Zadarski statut putnike izričito spominje kod rješavanja sporova koji izbiju među njima na brodu, te u odredbi koja određuje da nitko nije izuzet od osobne dužnosti držanja straže na brodu.⁹⁵ U slučaju eventualnog spora svaka je strana trebala sucu predati zalog za postupak. U slučaju da u roku od 15 dana nijedna strana nije zatražila raspravu, svakoj se stranci vraćao zalog i spor je bio okončan. Iznimka je bio nedostatan zalog, kada je sudac imao odlučujuću riječ. Strana koje nije dala zalog ili je dala nedovoljan zalog gubila ga je. Ove su odredbe vrijedile samo za brod s palubom od stotinu milijara.

Splitski statut spominje putnike u odredbi koja normira dužnost osobnog obavljanja straže na brodu,⁹⁶ dok u odredbi koja govori o prijevozu trgovačke robe ili ljudi brodom uzetim u zakup rabi termin "ljudi".⁹⁷ Strani trgovci, hodočasnici i svi drugi putnici koji se zateknu u prolazu Splitom imali su pravo na skraćeni sudski postupak u slučaju spora.⁹⁸

U spisima splitskih notara kao primjere prijevoza ljudi možemo navesti sljedeće ugovore:

8. travnja 1369. *ser Gole Kataldov iz Dubrovnika izjavljuje da je dužan Kresti Kraljevu 6 solida za prevozninu spomenutog Krete i njegovih stvari u Dubrovnik. Prevozninu će isplatiti kad stigne u Dubrovnik i iskrca svoje stvari pod prijetnjom kazne propisane Splitskim statutom. Ukoliko put bude trajao dulje od predviđenog vremena, dužnik će nadoknaditi štetu vjerovniku u iznosu koji bude smatrao pravednim.*⁹⁹

22. studenoga 1371. *Tvrtko Utiković obvezuje se ser Zaninu Ciprijanovu i ser Komolu Franinu, zakupnicima Brodarice kod Dilata, da će za čitavo vrijeme trajanja njihova zakupa prevoziti ljude za uobičajenu cijenu na brodu spomenutih uz diobu dobitka na način da 2/3 pripadaju vlasnicima broda a 1/3 Tvrtku.*¹⁰⁰

⁹³ *Communitas navis vel ligni* (zajednica broda) zajednički je konkretni i točno određeni pravni pojam u koji spadaju sve osobe na privatnim brodovima, izuzevši putnike (pivate). Sve što spada u taj pojam ima točno određena prava i dužnosti koja logično proizlaze iz pravnog položaja takve *communitas* koja čini zatvorenu cjelinu.

Nominalno i stvarno taj pojam odgovara pojmu *commune*, *communitas* na kopnu kao nazivu i pojmu srednjovjekovne općine koja je također zatvorena cjelina vladajućeg sloja. Kao što je upravljanje autonomnom općinom bilo isključivo u rukama vlastele, tako je i *communitas navis vel ligni* upravljao plovidbenim pothvatom isključujući sve ostale.

MARINOVIĆ 142.

⁹⁴ Dubrovački statut II, 18; VII, 30, 31.

⁹⁵ Zadarski statut IV, 35, 37.; BEUC 681; Usp. Statut J. Tiepola, cap. 43; Statut R. Zena, cap. 83; PREDELLI-SACERDOTI, 146.

⁹⁶ Splitski statut, VI, 66.

⁹⁷ Splitski statut, IV, 48.

⁹⁸ Splitski statut I, 5; VI, 71. RADIĆ-RATKOVIĆ 212., Isto i Paški statut II, 16.

⁹⁹ RISSONDO 73/59.

¹⁰⁰ RISSONDO 152/98.

9. siječnja 1373. Nikola Protocil izjavljuje da je primio od Novaka Matejeva i ser Petra Ivanova, izvršitelja oporuke Frane Nikolina, svotu novca za prijevoz bratra Filipa, kustosa Cetine.¹⁰¹

Trgovci (*mercatores*) na tuđem brodu prevoze svoju robu, plaćajući za to poduzetniku pomorskog putovanja prevozninu (*naulum*) i ne stupajući pri tome u plovidbeno poduzeće u užem smislu.

22. siječnja 1369. *Jacobus Gaberutij iz Rekanata ugovara sa Massiusom Siluestri iz Ortone o svom prijevozu sa šest konja i dvije sluge u Manfredoniju brodom Sveta Katarina koji se nalazi u trogirskoj luci. U Manfredoniji će Jacobus Gaberutij ukrcati 550 venecijanskih stara žita u roku od 10 dana i prevesti ga u Trogir; te isplatiti Massiusu Siluestri 50 dukata zlatnih i u zlatu u roku od tri dana od dolaska u trogirsku luku.*¹⁰²

Iako ne sudjeluju neposredno u pomorskom poduzeću, ipak su zainteresirani za uspjeh pothvata. Prije krcanja robe na brod trgovci su sklapali pismeni ugovor s poduzetnikom plovidbenog pothvata kojim su točno precizirali modalitete plovidbe, pa parun nije mogao bez njihove suglasnosti poduzeti nikakav važniji korak, posebice ne iskrcavati niti ukrcavati robu, kao ni vršiti *iactus* robe s broda.¹⁰³

Da bi se lakše prehranili, trgovci su se na brodu udruživali u posebne *mensae mercatorum*. Menze su nadoknađivale štetu trgovcu koji bi tijekom putovanja izašao na kopno u poslu svoje menze i doživio nezgodu ili pretrpio štetu. U slučaju zarobljavanja u ime represalija zbog duga nekoga od svojih sugrađana štetu je snosio čitav brod.¹⁰⁴ Kod podjele zarobljenog broda ili ostataka brodoloma na koje brod naiđe, trgovcima također pripada određeni dio.¹⁰⁵

Hodočasnici¹⁰⁶ se u Zadarskom statutu spominju glede oslobođanja odgovornosti za štete koje su mogle zadesiti brod od preko sto miljara koji im je

¹⁰¹ RIMONDO 167/106.

¹⁰² RIMONDO 54/48.

¹⁰³ Dubrovački statut, VII, 12. MARINović 138.

¹⁰⁴ Dubrovački statut, VII, 32.

¹⁰⁵ Npr. četvrtina po Dubrovačkom statutu (VII, 35) i Korčulanskom statutu (cap. 10).

¹⁰⁶ Danteovi stihovi iz 31. pjevanja Raja:

*“Qual é colui che forse di Croazia
viene a veder la Veronica nostra”*

*(Ko taj što možda iz Hrvatske sada
dolazi našu Veroniku zreti)*

svjedočanstvo su o hrvatskom sudioništvu u 14. st. u istaknuta hodočasnička središta kao što je bio Rim i štovanje Veronikina rupca s otiskom Kristova lika.

Dante II, 543. Cit. prema RAUKAR (1997.) 351.

Od sredine 14. st. vrela najčešće spominju Rim kao odredište hodočasničkih putovanja iz Hrvatske, što je posljedica uvođenja jubilejske godine što ju je 1300. proglasio papa Bonifacije VIII. i oprosta što su bili vezani uz hodočasnički dolazak u Rim. Danteovi stihovi govore upravo o toj etapi hrvatskog hodočasništva.

Za hrvatske hodočasnike papa Nikola V odobrio je 1453. g. osnivanje gostinca sv. Jeronima.

Usp. KOLANOVIĆ, 14-15.; JELIĆ (1902.) 50.

u cijelosti dat u najam.¹⁰⁷ Hodočasnici i trgovci koji su bili na brodu dijelili su štetu ravnopravno prema njihovom iznosu u cjelokupnoj brodarini.¹⁰⁸

Reformacijom Zadarskog statuta iz 1448. zabranjuje se prijevoz hodočasnika brodom nosivosti manje od 300 stara.¹⁰⁹ Brodovlasnici su bili dužni u kneževom uredu pismeno prikazati nosivost svojih brodova koji su namijenjeni za hodočasnike s imenima brodovlasnika. Brodovlasnici su smjeli prevoziti najviše dvadeset ljudi i jednoga konja na stotinu stara. Cijena prijevoza iznosila je 50 solda po svakom čovjeku i jedan dukat u zlatu po svakom konju.

Osim putnika, trgovaca i hodočasnika statuti spominju i poklisare, propisujući njihovu plaću obzirom na razna mjesta kamo su slani. Tako Zadarski statut brodom kao prijevoznim sredstvom šalje poklisare u sljedeća mjesta: Rab, Senj, Krk, Osor ili Cres, Rijeku, Pulu ili Poreč, Trst ili Kopar, Mletke, Jakinsku Marku, Rim, Dubrovnik. I najmanje su se razdaljine radije prevaljivale morem nego kopnom, pa i glede putovanja u Nin, Vranu, Bribir ili Skradin. Iako se ne spominje izričito u statutarnim odredbama, poklisari su vjerovatno putovali brodom i u Šibenik, Trogir, Omiš ili Hvar te Korčulu.¹¹⁰

Dubrovački statut pomorske gradove u koje su Dubrovčani slali poklisare-poslanike dijeli u nekoliko geografskih skupina, a brod kao prijevozno sredstvo predviđen je za putovanje u Drač, Valonu, Krf, Armiru, Arban, Ulcinj, Bar, Kotor, Neretvu (Drijevu), Omiš, Split, Trogir, područje Pule do Trsta te Brindisi do Vieste.¹¹¹

Splitski statut spominje da poklisari, glede pomorskog puta, idu u Veneciju, Ankonu, Marke, Istru, kao i u južni Jadran, Apuliju i Drač. Također se spominje poslanstvo u Ugarsku i Dunav, Srbiju i Bosnu, Dalmaciju i Hrvatsku. Izričito se navodi da poslanici koji idu u Šibenik, Trogir, Omiš ili na dalmatinske otoke trebaju dobiti lađu.¹¹²

Trogirski statut ograničava troškove putovanja poklisaru koji se prevozi morem na 30 malih mletačkih libara. Ujedno se obvezuje nadoknaditi mu troškove nastale zbog opasnosti na moru, a za slučaj smrti tijekom prijevoza morem komuna će isplatiti 50 malih libara članovima njegove kuće.¹¹³

Unatoč nesumnjivoj činjenici da je prijevoz putnika u najjužoj vezi s prijevozom prtljage, radi se pravno o dva sasvim samostalna pravna posla.¹¹⁴

¹⁰⁷ Zadarski statut IV, 31.

U odredbi IV, 71 pod utjecajem mletačkih statuta Zadarski statut upotrebljava uz naziv peregrini-hodočasnici još i termin *suprasaliens* ili *supersaliens*.

Lat. *suprasaliens* (LEXICON LATINITATIS VII, 1157.) "brodski vojnik" i "brodski putnik", ali s pozivom na glavu 37. U IV, 31 je u značenju broskog putnika.

Usp. KOSTRENCIĆ 93.

¹⁰⁸ Istu odredbu sadrži Statut R. Zena, cap. 78. PREDELLI-SACERDOTI, 150; MIJAN (2004. B) 125.

¹⁰⁹ Zadarski statut, Reformacija 134.

O mjeri star vidi VIDOVIĆ, 411; SZB V 549.

¹¹⁰ Zadarski statut I, 12. Usp. MIJAN (2004. B) 127.

¹¹¹ Dubrovački statut II, 24. MARINOVIĆ 303-305.

¹¹² Splitski statut II, 45. Usp. MIJAN (2004. A) 360.

¹¹³ Trogirski statut I, 78.

¹¹⁴ JAKAŠA (1984.) 1; GRABOVAC (2003.) 166.

Općenito bi se moglo reći da se pod pojmom prtljage obuhvaćaju stvari koje putnik nosi sobom tijekom putovanja.¹¹⁵

Neke elemente ugovora o prijevozu prtljage sadrži Zadarski statut propisujući ono što je dopušteno na brod ponijeti trgovcima, vojnicima i svećenicima. Među stvari koje je dopušteno ponijeti spadaju: škrinja, perina, ogrjev i drvo, vino i voda, brašno i dvopek.¹¹⁶ Ove odredbe Zadarskog statuta po stilu, sadržaju i redoslijedu odgovaraju glavama 55-60 mletačkih pomorskih statuta R. Zena (*Statuta navium* ili *Capitulare nauticum*) iz 1255. g., iako one postoje i u ranijem Tiepolovom statutu.¹¹⁷

Svaki trgovac, mornar, vojnik ili svećenik imao je pravo kao osobnu prtljagu ukrcati samo jednu škrinju, u protivnom je plaćao brodarinu.¹¹⁸

Zakupoprimalateljima i mornarima je bilo dozvoljeno na brod donijeti perinu do težine od četrdeset libara.¹¹⁹ Ako je netko već imao postelju na brodu ili ako je perina bila teža od 45 libara, tada se plaćala posebna brodarina. U ovoj se glavi ne spominju vojnici, svećenici ni sluge kao u prethodnoj koja govori o unošenju škrinje na brod.

Unošenje drva za ogrjev bilo je limitirano potrebama pojedine osobe za vrijeme plovidbenog pothvata.¹²⁰ Količina drva koja premaši navedene potrebe pripada brodovlasnicima.

Svaki sudionik pomorskog poduhvata mogao je ponijeti na putovanje jedan bignocij, odnosno četiri zadarska modija vina i vode na putovanje preko mora i *Barbarije*, odnosno dva i pol zadarska modija vina i vode za kraća putovanja.¹²¹ Višak vode i vina uračunavao se u dopuštene milijare i kantare pojedine osobe.¹²²

Dopuštena količina brašna i dvopeka bila je jednaka za sve sudionike pomorskog poduhvata i iznosila je dva zadarska modija za one koji idu izvan Jadrana, s time da imaju pravo u povratku obnoviti svoje zalihe.¹²³ Kao kod vina i vode, višak brašna i dvopeka uračunavao se u dopuštene milijare i kantare. Splitski statut prepušta Kuriји da prema prilikama odredi dozvoljenu količinu žita i dvopeka za sudionike plovidbenog pothvata, a za prekršitelje propisuje kaznu kao da krijumčare žito, iako ne precizira količinu dozvoljenog žita i dvopeka.¹²⁴

¹¹⁵ MARIN 77.

¹¹⁶ Zadarski statut IV, 25-30.

¹¹⁷ Usp. MARGETIĆ (1993.) 88-89.

¹¹⁸ Zadarski statut IV, 25;

Dubrovački statut (VII, 10) trgovačkim djetićima izričito zabranjeno unošenje sanduka s robom. Usp. MARGETIĆ (1993.) 89.

¹¹⁹ Zadarski statut IV, 26. Usp. Statut R. Zena, 56; PREDELLI – SACERDOTI, 143.

¹²⁰ Zadarski statut, IV, 27. Usp. Statut J. Tiepolo, cap. 32, Statut R. Zena, cap. 57; PREDELLI – SACERDOTI, 143.

¹²¹ Zadarski statut, IV, 28. Usp. Statut J. Tiepolo, cap. 33, Statut R. Zena, cap. 58; PREDELLI – SACERDOTI, 138.

Zadarski modij je iznosio 104, 1629. l. Zadarski statut 759.

¹²² Usp. Zadarski statut, IV, 28-30, 53, 54, 67.

Miljar je iznosio 1000 libara (mjera) odnosno 477 kg, a kantar je iznosio 150 velikih libri što je iznosilo 71 kg. Zadarski statut, 759.; SZB V 549.

¹²³ Zadarski statut, IV, 29. Usp. Statut J. Tiepolo, cap. 34, Statut R. Zena, cap. 59; PREDELLI – SACERDOTI, 138.

¹²⁴ Splitski statut, VI, 50.

Zadnja glava ovoga tematskog poglavlja propisuje dužnost dvostruke nadoknade brodarine na račun svoga milijara, odnosno kantara za svakoga tko je ukrcao više od dozvoljenog.¹²⁵

7.

Među osnovnim oblicima ugovora o iskorištavanju broda u dalmatinskom statutarnom pravu najčešći je ugovor o zakupu broda. Ugovori nisu uređeni na cjelovit način, a u praksi su se često ispreplitali sa srodnim pomorskim institutima.

Statutarnim se odredbama moglo utvrditi različite načine iskorištavanja broda: roba se mogla prevesti do određene luke ili se brod davao u zakup u prijevozne svrhe. Pri tome je brod mogao biti opremljen u potpunosti, uključujući posadu i uza svo potrebno naoružanje, kao i bez posade i opreme, za određeno vrijeme ili za određeno putovanje.

Iako pismena forma ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova nije u svim komunama imala dispozitivni značaj, stranke su ih redovito sastavljale u pismenoj formi. Razvitkom pomorskog prometa dolazilo je do ublažavanja strogosti forme.

U ispravama koje je brodski pisar bio dužan uručiti kontrehentima iz ugovora o iskorištavanju broda i u koje je morao unijeti najvažnije elemente ugovora nalaze se začeci današnje *charter-party* (isprava o ugovoru o prijevozu stvari) i brodske teretnice (dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu).

Statutarno pravo potanje predviđa obveze brodovlasnika i naručitelja prijevoza te njihovu odgovornost za uredno izvršenje ugovora i za eventualnu štetu koja je mogla nastupiti tijekom izvršenja ugovora. Obveze brodovlasnika iz ugovora o iskorištavanju broda podudaraju se sa funkcijama paruna: kao i u suvremenom pomorskom pravu temeljne su dvije obveze osposobljavanje broda za plovidbu i očuvanje tereta u ispravnom stanju. Primarna je dužnost naručitelja prijevoza plaćanje nauluma (osim za slučajeve više sile) te ukrcaj i iskrcaj tereta.

U dalmatinskom je statutarnom pravu prijevoz putnika slabije zastupljen jer su jedini putnici bili trgovci koji su pratili svoju robu i hodočasnici. Putnici ne spadaju u zajednicu broda i posade, ne sudjeluju u plovidbenom pothvatu niti u eventualnoj dobiti koju brod ostvari tijekom putovanja, premda su kao i ostali bili dužni osobno doprinositi uspjehu plovidbenog pothvata.

Trgovci tijekom putovanja prate robu, plaćajući za to poduzetniku plovidbenog pothvata prevozninu i ne stupajući pri tome u plovidbeno poduzeće u užem smislu. Pismenim ugovorom s poduzetnikom plovidbenog pothvata prije početka putovanja precizirali su modalitete plovidbe, pa se bez njihove

¹²⁵ Zadarski statut, IV, 30. Usp. Statut J. Tiepola, cap. 35, Statut R. Zena, cap. 60; PREDELLI – SACERDOTI, 138.

suglasnosti nije mogao poduzeti nikakav značajniji pothvat tijekom plovidbe. Tijekom putovanja formirali su tzv. *mensae mercatorum* čija je svrha osiguranje zajedničke prehrane i zajedničko snošenje štete koje pogode nekoga od njih. U zajednici sa hodočasnicima mogli su ugovoriti ravnopravnu podjelu štete u iznosu koji je odgovarao njihovom udjelu u ukupnoj brodarini.

Začetke ugovora o prijevozu prtljage sadrži Zadarski statut u odredbama koje dopuštaju trgovcima, vojnicima i svećenicima ponijeti na putovanje temeljne živežne namirnice i odjevne predmete (škrinju, perinu, ogrjev i drvo, vino i vodu te brašno i dvopek).

Velika uloga komunalnih vlasti koje su imale značajne nadležnosti u kontroliranju urednog ispunjenja ugovora o iskorištavanju brodova ukazuje na značaj pomorskih ugovora za pravni, gospodarski i pomorski promet srednjovjekovnih dalmatinskih komuna.

CONTRACTS FOR THE EMPLOYMENT OF SEAGOING SHIPS UNDER DALMATIAN STATUTE LAW

In this paper the authors analyses the contracts for the employment of seagoing ships (maritime contracts and hire of ships).

The paper shows that dalmatian statutory law known all basic types of contracts for the employment of seagoing ships, although statutory regulation were not numerous as in the modern times. Great number of statutory regulation according contracts for the employment of seagoing ships indicate great importance of maritime trade and obligation law.

The author analyses obligation and responsibility of carrier and consignee.

Written form of contracts was not obligatory, but parts usually made public document.

Statutory regulations of contracts of passengers and luggage was not numerous, as only passengers were merchants and pilgrims. Although they were not participate in maritime enterprise, they had duty to contribute his successfully.

Key words: *contracts for the employment of seagoing ships, hire of ships, carriage of goods, carriage of passengers and luggage, dalmatian statutory law, medieval maritime law.*

Izvori i literatura:

- BADOVINAC = Badovinac, G.**, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Zagreb, 1970.
- BARTULOVIĆ = Bartulović, Ž.**, Neka pitanja pomorskog prava u Rapskom statutu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, (1991.) v. 20. br. 1, (1999.), str. 129.-141.
- BENYOVSKY = Benyovsky, I.**, Bratovštine u srednjovjekovnim dalmatinskim gradovima, CCP, br. 41, god. XXII, Zagreb, 1998., str. 88.-96.
- BERKET = Berket, M.**, Neki pomorskopравни instituti u pravu grada Trogira prije statuta iz 1322., ADRIAS Zavoda za znanstveni i umjetnički rad JAZU u Splitu, Split, 1988., sv. 2.
- BESTA = Besta, E.**, Le persone nella storia del diritto italiano, Padova, 1931.
- BESTA-PREDELLI = Besta, E. – Predelli, R.**, Gli statuti civili di Venezia anteriori al 1242., Venezia, 1901.
- BEUC = Beuc, I.**, Statut Zadarske komune iz 1305. g., Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci, sv. II, Rijeka, 1954.
- BOLANČA = Bolanča, D.**, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova – novosti u Pomorskom zakoniku iz 2004. godine, Zbornik radova Pravog fakulteta u Splitu, god. 42, 2005., str. 481.-487.
- BONOLIS = Bonolis, G.**, Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico, Pisa, 1921.
- BRAJKOVIĆ (1933.) = Brajković, V.**, Étude historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yugoslave, Marseille 1933.
- BRAJKOVIĆ (1943.) = Brajković, V.**, Statuti Zadra uz one ostalih naših primorskih gradova kao vrelo pomorskog prava, Alma mater croatica, 1943., str. 116.-119.
- BRAJKOVIĆ (1949.) = Brajković, V.**, Pomorsko pravo, Zagreb, 1949., (skripta)
- BRAJKOVIĆ (1951.) = Brajković, V.**, Uvodna riječ, Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, zbornik rasprava, Zagreb, 1951.
- BRUNETTI = Brunetti, A.**, Il diritto marittimo italiano, I, Torino, 1929.
- CASSANDRO = Cassandro, G.**, La formazione del diritto marittimo Veneziano, Annali di storia del diritto, XII-XIII, 1968.-69.
- CESSI = Cessi, R.**, Gli statuti veneziani di Jacopo Tiepolo del 1242. e le loro glosse, Venezia, 1938.
- CD = Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae**, vol. X, XI.
- CVITANIĆ – KASANDRIĆ = Cvitanić, A. – Kasandrić, I.**, Hvarski statut, Split, 1991.
- CVITANIĆ (2002.) = Cvitanić, A.**, Iz dalmatinske pravne povijesti, Split, 2002.
- ČORALIĆ = Čoralić, L.**, Izvori i literatura o bratovštinama u Dalmaciji od srednjeg vijeka do pada Mletačke Republike, CCP, 27., god. XV, Zagreb, 1991., str. 88.-96.
- ČREMOŠNIK (1932.) = Čremošnik, G.**, Kancelariski i notariski spisi, Beograd, 1932.
- DANILOVIĆ = Danilović, J.**, Represalije u dubrovačkom pravu XII i XIII. veka, ZPFNS, 1972.
- DWORSKI = Dworski, E.**, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova (skripta), I i II, Rijeka, 1961.

- DUBROVAČKI STATUT** (1990.) = Statut grada Dubrovnika, 1272., preveli M. Križman – J. Kolanović, uvod napisao A. Cvitanić, Dubrovnik, 1990.
- DUBROVAČKI STATUT** (2002.) = Statut grada Dubrovnika, priredili A. Šoljić, Z. Šundrica, I. Veselić, uvodnu studiju napisala N. Lonza, Dubrovnik, 2002.
- FERRARINI = Ferrarini**, Contratti di Utilizzazione della Nave, Roma, 1947.
- GRABOVAC (1991.) = Grabovac**, I., Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991.
- GRABOVAC (2003.) = Grabovac**, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003.
- GRABOVAC (2005.) = Grabovac**, I., Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005.
- HARRIS = Harris**, L. c., Bills of Lading, London, 1957.
- HLAČA = Hlača**, V., Povijesni razvoj pomorskog prava na hrvatskoj obali Jadrana, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, (1991.) v. 20. br. 1, (1999.), str. 63.-79.
- HUVELIN = Huvelin**, Études d'histoire du droit commercial romain (Histoire externe – droit maritime), Paris 1929.
- JAKAŠA (1963.) = Jakaša**, B., Pomorsko pravo u Splitskom statutu, Mogućnosti, br. 11, Split, 1963.
- JAKAŠA (1980.) = Jakaša**, B., Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 1. svezak, Čakovec, 1980.
- JAKAŠA (1983.) = Jakaša**, B., Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 2. svezak, Čakovec, 1983.
- JAKAŠA (1984.) = Jakaša**, B., Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, 3. svezak, Ugovori o iskorištavanju brodova, Čakovec, 1984.
- JELIĆ (1899.-1901.) = Jelić**, L., Zadarski bilježnički arhiv, Vjesnik kr. hrv.-slav.-dalm. zemalj. arkiva, knj. I-III, (1899.-1901.)
- JELIĆ (1902.) = Jelić**, L., Hrvatski zavod u Rimu, VZA IV, 1, 1.-55. 1902.
- KASANDRIĆ = Kasandrić**, I., Uvod u hrvatsko statutarno pravo u: Hrvatski statut, Split, 1991.
- KATIČIĆ = Katičić**, N., Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, pravni značaj i podjela, u Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru, zbornik rasprava, Zagreb, 1951. (str. 9.-58.)
- KOLANOVIĆ = Kolanović**, J., Prilog povijesti šibenskih hodočašća u kasnom srednjem vijeku, CCP VI, 9, 13.-36.
- KORČULANSKI STATUT** - Statut grada i otoka Korčule, preveo i priredio A. Cvitanić, Korčula, 2002.
- KOSTRENCIĆ = Kostrenčić**, M., Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1915.
- KOTORSKI SPOMENICI I** = Kotorski spomenici I, ur. Mayer A., Zagreb, 1951.
- KOTORSKI SPOMENICI II** = Kotorski spomenici II, ur. Mayer A., Zagreb, 1981.
- KOTORSKI STATUT** = Statuta et leges civitatis Cathari, Venetiis, 1616.
- LEXICON LATINITATIS** = Lexicon latinitatis medii aevi Iugoslaviae, Zagrabiae, 1969.-1978.
- MANARA = Manara**, Legge del mare, IV, Padova, 1938.

- MARGETIĆ (1995.) = Margetić,** Antika i srednji vijek, Studije HAZU, Odjel za bizantologiju, Vitagraf i Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Zagreb, 1995.
- MARGETIĆ (1992.) = Margetić, L.,** Il diritto, Estratto dal vol. I della storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia Italiana, Fondata da Giovanni Treccani, 1992.
- MARGETIĆ (1993) = Margetić, L.,** Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji, Rad HAZU 465, knjiga XXXII, Društvene znanosti, Zagreb, 1993.
- MARGETIĆ (1997.) = Margetić, L.,** Srednjovjekovno hrvatsko pravo – obvezno pravo, Zagreb, Rijeka, 1997.
- MARGETIĆ (1983.) = Margetić, L.,** Srednjovjekovno hrvatsko pravo – stvarna prava, Zagreb, Rijeka, Čakovec, 1983.
- MARGETIĆ – STRČIĆ = Margetić, L., - Strčić, P.,** Statut rapske komune iz 14. stoljeća, Rab-Rijeka, 2004.
- MARINOVIĆ = Marinović, A.,** Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I, Split, 1998.
- MAŽURANIĆ = Mažuranić, V.,** Prinosi za hrvatski pravno-povjestni rječnik, JAZU, Zagreb, 1908.-1922.
- MIJAN 2004. A - Mijan, D.,** Pomorske odredbe splitskog statuta u usporedbi s istim odredbama zadarskog, dubrovačkog i venecijanskog statuta, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 41, 2004., str. 335.-362.
- MIJAN 2004. B - Mijan, D.,** Pomorske odredbe Zadarskog statuta u usporedbi s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta, Rad Zavoda povij. znan. HAZU Zadar, sv. 46/2004., str. 109.-168.
- PARDESSUS = Pardessus,** Collectiones des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, Paris, 1828.
- PAŠKI STATUT =** Statuta communitatis Pagi, Venetiis, 1637.
- PREDELLI – SACERDOTI = Predelli, R. – Sacerdoti, A,** Gli statuti maritimi veneziani fino al 1255. “Nuovo Archivio Veneto” N. S. a. II, T. IV, 1902.
- PE -** Pomorska enciklopedija, JLZ “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1972.-1989., vol. 1-8.
- PEZELJ = Pezelj, V.,** Zapovjednik broda (nauclerius) u dalmatinskom statutarom pravu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru, br. XVIII, 2005. g., str. 115.-136.
- PL -** Pomorski leksikon, JLZ “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1990.
- PZ –** Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine 181/04.
- RADIĆ = Radić, Ž.,** Imovinsko pravo po statutu grada Trogira iz 1322., doktorska disertacija, Split, 2002.
- RADIĆ – RATKOVIĆ = Radić, Ž. – Ratković, I.,** Položaj stranaca u splitskom statutarom pravu, ADRIAS, br. 12, Zagreb-Split 2005., str. 193.-225.
- RAUKAR (1980-1981) = Raukar, T.,** Komunalna društva u Dalmaciji u XIV. st., Historijski zbornik, god. XXXIII-XXXIV (1), Zagreb, 1980.-1981., str. 139.-209.
- RAUKAR (1977) = Raukar, T.,** Zadar u XV. stoljeću, Zagreb, 1977.
- RISMONDO = Rismondo, V.,** Pomorski Split druge polovine 14. st., notarske imbrevijature, Split, 1954.
- RIPERT = Ripert, G.,** Droit Maritime, I-III, Paris, 1950.-1953.
- ROBERTI = Roberti, M.,** Svolgimento storico del diritto privato in Italia, vol. I, Padova, 1935.
- SCIALOJA = Scialoja, A.,** Saggi di storia del diritto marittimo, Roma, 1946.

- SCORZA = Scorza**, La polizza di carico, Roma, 1936.
- SDK I** = Spisi dubrovačke kancelarije, knjiga I, (ur. G. Čremošnik) Beograd, 1951.
- SDK II** = Spisi dubrovačke kancelarije, knjiga II, (ur. J. Lučić) Zagreb, 1984.
- SDK III** = Spisi dubrovačke kancelarije, knjiga III, (ur. J. Lučić) Zagreb, 1988.
- SDK IV** = Spisi dubrovačke kancelarije, knjiga IV, (ur. J. Lučić) Zagreb, 1993.
- SKRADINSKI STATUT** = Statut grada Skradina, priredo A. Birin, Zagreb-Skradin, 2002.
- SPLITSKI STATUT** - Statut grada Splita, III. izd., priredio A. Cvitanić, Split, 1998.
- SZB I** = Spisi zadarskih bilježnika Henrika i Creste Tarallo 1279.-1308., Zadar, 1959.
- SZB IV** = Andrija pok. Petra iz Cantua, bilježnički zapisi 1353.-1355., Zadar, 2001.
- STIPIŠIĆ – ŠAMSALOVIĆ = Stipišić, J. – Šamšalović, M.**, Zapisnici Velikog vijeća grada Splita 1352.-1354., 1357.-1359. – Libri Maioris consilii civitatis Spalati 1352.-1354., 1357.-1359., Zbornik Zavoda za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU, 1982., sv. 12., str. 107. – 249.
- ŠANJEK = Šanjek, F.**, Kršćanstvo na hrvatskom prostoru, Zagreb, 1991.
- ŠARAC (2004.) = Šarac, M.**, Actio exercitoria, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Rijeci (1991.) v. 25, br. 2, 783.-808. (2004.)
- ŠARAC (1996.) = Šarac, M.**, Pomorska trgovačka udruženja po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., Mostariensia, br. 4, Mostar, 1996., str. 73.-82.
- ŠARAC (1995.) = Šarac, M.**, Ugovor o zakupu broda po Dubrovačkom statutu iz 1272. godine, ZPFS, 32, 1-2 (39.-40.), str. 93.-103., Split 1995.
- ŠIBENSKI STATUT** – Knjiga statuta, zakona i reformacija grada Šibenika, preveo Z. Herkov, pretisak izdanja Volvmen statvtorvm legvm, et reformationvm civitatis Sibenici cum tabula rubricarum, Venetiis, apud Nicolaum Morettum, 1608., Muzej grada Šibenika, Šibenik, 1982.
- TETLEY (2004.) = Tetley, W.**, Glossary of Maritime Law Terms, Quebec, 2004.
- TETLEY (2001.) = Tetley, W.**, International Encyclopedia of Comparative Law, volume XII (Law of Transport, Chapter 4: Maritime Transport), Boston, 2001.
- TROGIRSKI STATUT** = Statut grada Trogira, preveli M. Berket, A. Cvitanić, V. Gligo, Split, 1988.
- TSP II** = Trogirski spomenici, dio I., sv. II, Zagreb, 1950. (MSHSM, vol. 45)
- TSP III** = Trogirski spomenici, dio II., sv. I, Zagreb, 1951. (MSHSM, vol. 46)
- TSP IV** = Trogirski spomenici, Split, 1988.
- VIDOVIĆ = Vidović, R.**, Pomorski rječnik, Split, 1984.
- ZADARSKI STATUT** = Zadarski statut sa svim reformacijama odnosno novim uredbama donesenima do godine 1563., preveli Kolanović, J. – Križman, M., Zadar, 1997.

